



Ramón Valdivia

Director general de Astic

El transporte por carretera representa más de tres cuartas partes de todos los transportes de mercancías a nivel europeo. Una prueba evidente del papel estratégico que desempeña nuestro sector

Nuevos esquemas de trabajo para el transporte

Nuestros negocios están rodando bien en estos momentos, de hecho se han recuperado los niveles de actividad sectorial de antes de 2008. Me complace que las empresas que, tras tan dura prueba, están aún en marcha vivan momentos de crecimiento y de inversión. La rentabilidad no ha vuelto a la de antes de la crisis, es cierto, pero también lo es que no vendrá vía precios sino a través de mejorar nuestra eficiencia. La industria, el comercio, el turismo o el sector agropecuario, por citar sólo algunos de los más importantes no pueden imaginar su viabilidad sin contar con nosotros, muy en especial los exportadores/importadores -que, dicho sea de paso, son cada vez más y más estables-. Es cierto que la competencia por 'las cargas' sigue siendo dura, pero debo hacer hincapié en la importancia del transporte por carretera que representa más de tres cuartas partes de todos los transportes de mercancías a nivel europeo. Una prueba evidente del papel estratégico que desempeña nuestra actividad para la sociedad. Por desgracia, y no me canso de repetirlo, un papel a menudo ignorado, o cuando menos infravalorado. Para muchos de nosotros, la empresa de transporte es un proyecto de vida revalidado generación tras

generación. Es casi genético, instintivo. A pesar de este instinto para el negocio, lo cierto es que los tiempos en que la fortuna sonreía a los audaces han pasado. Creo que, hoy más que nunca, necesitamos un plan para el futuro. Entre los muchos retos que conforman ese plan, quiero llamar la atención sobre el empleo. Siempre defendí el modelo empresarial con medios propios y empleados propios como el que mejor podría responder a las demandas de calidad, y sostenibilidad que la actividad debe afrontar, pero parece que la 'uberización' y la subcontratación desmedida amenazan con acabar y destruir la viabilidad de ese modelo. La situación actual, en todo caso, es que estamos en una sociedad en la que la necesidad de un transporte está aumentando, pero las empresas empiezan a no encontrar la gente que necesitan y el desafío de la falta de mano de obra es cada vez más evidente. Y no se trata de una circunstancia española, es europea, sí, incluso mundial. Sólo en los Estados Unidos se estima que faltan casi un millón de conductores de camiones, y en nuestro mercado más potente, Alemania, también hablan de una alarmante falta que ronda los cien mil. Ni los alemanes ni los suecos ni los franceses...ni nosotros somos capaces de atraer la cantidad necesaria de conductores profesionales, y en especial para el transporte

internacional. Y en tanto se hacen realidad los vehículos autónomos y la digitalización se infiltra en todos los procesos de nuestras empresas y de las que interaccionan con nosotros, en tanto toda esa optimización no se haga tangible, tenemos que admitir que la falta de empleados cualificados es un gran riesgo que presiona nuestros negocios, a pesar de que hemos sido siempre muy adaptables, muy flexibles. Nos enfrentamos a un problema generalizado que no puede ser resuelto aquí y ahora, sino que exige soluciones meditadas. Porque, si no podemos resolver esto, vamos a ser incapaces de ofrecer el servicio de alta calidad que ha caracterizado siempre a nuestro sector.

Cuando me pregunto, y le pregunto a mis colegas, cuál puede ser la razón básica de esta dificultad para incorporar nuevos empleados cualificados, con frecuencia se repiten las mismas respuestas: la excesiva regulación propicia que el mundo del transporte por carretera resulte cada vez menos atractivo, como también la propia exigencia de la profesión, sin olvidar que la despiadada presión competitiva no nos permite sostener mejores y más atractivos esquemas de remuneración. Además, claro está, de una creciente *mala prensa* en torno a nuestro sector que viene siendo alentada desde un cierto pensamiento *políticamente correcto* imperante entre las Administraciones Públicas y líderes de opinión de muchos sectores políticos y sociales, sin que de nuestra parte haya habido hasta hoy una respuesta contundente y coordinada. Junto con la regulación excesiva, otro problema es que el horario de trabajo en el sector del transporte rara vez permite la conciliación con la vida familiar, este trabajo no siempre es un

trabajo de horario fijo, en realidad no lo es casi nunca. En ese sentido el mercado y sus necesidades caminan en dirección opuesta al ámbito regulatorio. Llegados a este punto, es preciso entender que o encontramos una solución que involucre a todos los agentes implicados en la actividad o mantenemos la lógica del *así ha sido siempre* hasta que nos demos de bruces con la dura realidad de que ya no tenemos profesionales a los que confiar las tareas.

Erradicar las malas prácticas que caen fuera del ordenamiento legal ya sea el sectorial, el fiscal o el laboral es imperativo: ese tipo de comportamientos nos dañan a todos, dañan nuestra imagen y nuestras cuentas de resultados y no pueden consentirse bajo ningún pretexto ni aquí ni en ningún rincón de la Unión Europea.

Volviendo al planteamiento, pienso que hay que construir un diálogo efectivo con nuestros clientes, con los sindicatos, con las autoridades y con las organizaciones para acordar posibles soluciones contra esta amenaza.

Debemos mirar hacia adentro y considerar si las estructuras, las remuneraciones y sistemas de gestión, siguen siendo válidos en los marcos previstos para un puesto de trabajo moderno en el año 2016, todo ello a la luz de un claro objetivo: que la empresa sea más atractiva para los potenciales empleados.

Sea cual sea la solución que escojamos, exigirá capacidad de adaptación completa de la dirección de nuestras empresas, así como de toda la cadena de valor del negocio, de las relaciones con los clientes, el resto de empresas del sector, los representantes sectoriales y las administraciones públicas.

Ramón Valdivia

Director general de Astic

Erradicar las malas prácticas que caen fuera el ordenamiento legal, ya sea el sectorial, el fiscal o el laboral, es imperativo; ese tipo de comportamientos nos dañan a todos, dañan nuestra imagen y nuestras cuentas de resultados

CARRETERA

La elevada atomización del transporte por carretera limita su competitividad

Así se recoge en un estudio de la Fundación Corell, que incide en la armonización fiscal, social y técnica y las infraestructuras

► La elevada atomización empresarial en el transporte por carretera en España limita su competitividad. La armonización desde el punto de vista fiscal, social y técnico, además del mantenimiento y la mejora de las infraestructuras, son también factores claves, según señala un estudio elaborado por Transyt para la Fundación Francisco Corell.

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

La estructura y el tamaño de la empresa es un factor transversal que afecta a la capacidad de negociación de costes y a la comercialización. Sin embargo, las empresas españolas de transporte por carretera tienen menor tamaño que sus homólogas europeas (50 por ciento de media), su rentabilidad se sitúa en torno a la mitad de la media europea y los costes laborales por unidad producida son ligeramente superiores a los europeos. Estos son los datos que puso sobre la mesa José Manuel Vassallo, catedrático de Planificación del Transporte de la Universidad Politécnica de Madrid y colaborador de TRANSPORTE XXI, que es el responsable del estudio elaborado por la Cátedra Amelio Ochoa para la Fundación Francisco Corell presentado en el marco de la jornada 'La competitividad en el sector del transporte de mercancías por carretera en España' celebrada en Madrid.

La consecuencia de ese menor tamaño de las empresas es que se limita la competitividad del sector en España, recordó Vassallo, por lo que recomendó la necesidad de



NICOLÁS, De las Heras, Ochoa y Vassallo, durante la jornada de la Fundación Corell.

poner manos a la obra para incrementar el tamaño de las empresas. Otro aspecto clave que se pone de manifiesto en el estudio es la falta de armonización social, fiscal y técnica, lo que contribuye a distorsio-

“La competitividad mejora eliminando barreras legales”

nar la competitividad en el sector. Y es que la competitividad se puede lograr siendo más eficiente en costes y en distinguirse en el competidor, pero también mejorando el entorno, eliminando barreras legales”, apuntó Vassallo.

En este sentido, en el transporte por carretera conviven actualmente “diversos regímenes fiscales y de cotización a la Seguridad Social, lo que influye en la estructura de la empresa”, en referencia a la diferente fiscalidad en el transporte que soportan las empresas y los autónomos, a lo que se suma “la existencia de multitud de convenios colectivos con diferencias de más del 100 por ciento entre una provincia y otra”, matizó Vassallo. También demandó eliminar barreras desde el punto de vista técnico, para lo que habría que promover una armonización en el capítulo de pesos y dimensiones, por ejemplo.

La representación de los cargadores en la jornada corrió a cargo de Marc Nicolás, responsable de Transporte de Aecoc, que reiteró

Recomendaciones

Incrementar el tamaño de las empresas. La primera recomendación del estudio elaborado por la Cátedra Amelio Ochoa para la Fundación Corell destaca, entre otros aspectos, la necesidad de reducir diferencias en los costes sociales y laborales de autónomos y empresas, así como favorecer los acuerdos de empresa sobre los convenios provinciales.

Armonización de pesos y dimensiones. Promover una armonización a escala europea que tenga un horizonte de largo plazo, permita una aplicación progresiva y no sea gravosa para el sector.

Reducción de los costes del sector. Fomentar agrupaciones de compra, no incrementar los niveles impositivos con nuevas tasas y favorecer la libre competencia entre los suministradores de carburantes.

Mantenimiento y mejora de las infraestructuras. Creación de corredores europeos prioritarios, modernización de trazados...

que “el número de empresas de transporte en España es brutal” y apuntó que “la propia estructura del sector está condicionada por la actual normativa fiscal que empuja a que esté muy atomizada”. En este sentido, recordó las ventajas de las empresas grandes a la hora de “disminuir los costes directos aprovechando las economías de escala, contando con un mayor músculo financiero y no dejando que el camión esté en ningún momento parado, un factor que hace que las empresas de transporte sean más competitivas”. Nicolás aprovechó para volver a reclamar las 44 toneladas, porque en España “nos estamos quedando atrás y puede ser un peligro para cadenas globales”. En la línea de la necesidad de incrementar el tamaño de las empresas del sector se posicionó también el director general de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento, Joaquín del Moral, que reclamó “la importancia de crecer en músculo empresarial, sin por eso ir en contra de la figura del autónomo, que es crucial para atender picos de demanda”. Del Moral apuntó que

FINISTERRE
AGENCIA MARÍTIMA S.A.

Full Shipping Services in N.W. Spain
Since 1.982

AGENTES MARÍTIMOS
REPRESENTANTE ADUANERO
OEA
SERVICIOS AUXILIARES PORTUARIOS Y LOGÍSTICOS
CORREDURÍA DE SEGUROS
ATENCIÓN DE TRIPULANTES
FLETAMENTOS
TRANSITARIOS
BUNKERING
ASISTENCIA LEGAL

www.finismar.es
981 17 00 00

GEN-AIR
ECS

Sky is the limit



RAMÓN Valdivia (Astic), Rafael Barbadillo (CEOE) y Miguel Ángel Ochoa (Fundación Corell).



JOAQUÍN del Moral (Fomento), cerró la jornada de a Fundación Corell.

FOTOS: C.S.

“creemos que se ha venido produciendo un desvío artificial desde la figura empresarial a la de autónomo, como consecuencia de ciertas ventajas fiscales como el sistema de módulos”, al que calificó como “ventaja competitiva del autónomo frente a las empresas”. Por eso, aseguró que es importante que ese régimen de módulos, cuyo régimen transitorio finaliza en 2017, acabe desapareciendo.

Por su parte, el director general de Astic, Ramón Valdivia, aprovechó su intervención para describir el transporte ideal como “flexible,

puntual, rápido, muy capilar y con las mejores conexiones posible” y añadió que “con esto que buscamos básicamente en el transporte estaríamos describiendo al transporte por carretera”. En esa línea, “las administraciones harían bien en tomar ese enfoque y olvidar viejos clichés que se empecinan en forzar

Joaquín del Moral:
“Los módulos son una ventaja competitiva del autónomo”

artificialmente un cambio modal que nunca llega, consumiendo enormes recursos en ello”, matizó. Valdivia incidió en la propuesta que lidera Astic para que se cree un Ministerio de Transporte, independiente de Fomento, “que represente y atienda las necesidades reales del sector y le otorgue la importancia económica y social que ostenta”.

En una línea muy similar se expresó el presidente del Consejo del Transporte y la Logística de CEOE, Rafael Barbadillo, que destacó que pese al empeño de Bruselas por potenciar el reparto modal, “sacan-

do cargas de la carretera al ferrocarril y a pesar de ingentes inversiones para lograrlo, la carretera sigue liderando el transporte de mercancías en España con una cuota superior al 95 por ciento”.

A su vez, Juan Iranzo, catedrático de Economía Aplicada de la UNED, cuestionado sobre la falta de armonización europea en el transporte por carretera, lamentó que “en Europa la norma es la ruptura de la unidad de mercado”, por lo que admitió que “me preocupa su futuro, porque me gustaría que fuese una zona realmente competitiva”.

WABERER'S
OPTIMUM SOLUTION

Presencia local – alcance europeo

UNA DE LAS FLOTAS MÁS GRANDES DE EUROPA
 700 CARGAS SEMANALES EN ESPAÑA
 PEDIDOS DE TRANSPORTE CUMPLIDOS DE Y A TODOS LOS DESTINOS EUROPEOS
 NIVEL DE SERVICIO EUROPEO A UN PRECIO COMPETITIVO

WABERER'S INTERNATIONAL • ALESSANDRO MONTI, TUNDE SZABO
 waberers.com • +39 02 87186098/+36 30 241 4348 • info.espana@waberers.com

Siempre hay un camión Waberer's cerca

WABERER'S OPTIMUM SOLUTION

Astic alerta de la 'excesiva atomización' del transporte de mercancías en España

La Asociación de Transporte Internacional por Carretera (Astic) ha participado en la Jornada organizada por la Fundación Francisco Corell sobre el Impacto del Transporte de

Mercancías en la Competitividad de España donde ha analizado, junto a otros actores implicados del sector del transporte en el estudio sobre la competitividad del sector.

El estudio es "La competitividad del sector de mercancías por carretera" elaborado para la Fundación Francisco Corell por el Centro de Investigación del Transporte de la Universidad Politécnica de Madrid. Una de las conclusiones de este análisis asegura que "las principales amenazas a la competitividad del transporte por carretera se centran en la existencia de una estructura empresarial atomizada de pequeñas empresas que conforman el sector del transporte, junto a una múltiple presión fiscal y regulatoria desde diferentes administraciones públicas y la creciente fragmentación del deseado espacio único europeo".

Competitividad

Para la consolidación de un sector del transporte por carretera competitivo, Astic considera fundamental que se eliminen las barreras legales, las discriminaciones fiscales y las desiguales cargas sociales que lastran la voluntad de crecimiento empresarial. "En 2015, el número de empresas dedicadas al transporte terrestre en España se

situaba en 167.000, donde un 60% de las mismas no tiene ni un solo asalariado, lo que nos dibuja un sector muy atomizado de pequeñas empresas, poco competitivas desde el punto de vista de la capacidad económica, técnica y comercial", señalan desde Astic.

Los principales problemas a los que se enfrentan estas empresas son, para Astic, una baja capacidad negociadora con proveedores, baja productividad por recorridos en vacío, diferencias importantes en costes laborales o las dificultades financieras a la hora de renovar vehículos. Si lo comparamos con Alemania, la mitad de empresas de transporte por carretera alemanas, atienden a un mercado de transporte de mercancías de más del doble de volumen que el español, señala la asociación.

Ordenamiento legislativo

En cuanto a la regulación del ordenamiento legislativo, social y fiscal, Astic considera que la existencia de diversos regímenes de cotización a la Seguridad Social y Ha-



cienda asociado también a los tamaños de las empresas, afectan en gran medida a los costes de personal, lastrando la competitividad final. Junto a esto, señala la asociación, la existencia de decenas de convenios colectivos provinciales distintos (que establecen diferencias notables de más de un 100%) pueden influir negativamente sobre la ubicación final de las empresas. En este sentido, Astic propone la unificación de los convenios colectivos y la potenciación de conve-

nios de empresa en función de la situación económica de cada empresa, independientemente de su ubicación geográfica. "Otro aspecto muy importante a destacar son las diferencias entre las condiciones fiscales de la cotización en el Régimen General de la Seguridad Social que soportan las grandes empresas con sus trabajadores asalariados y el Régimen de Autónomos que emplean las pequeñas empresas que operan en el mismo mercado del transporte por carretera".

Transporte de mercancías en Bilbao

La iniciativa, que se enmarca en el Plan Estratégico de Seguridad Vial y Movilidad Segura de Euskadi, consistirá en la comprobación de que, según lo establecido en la Ley de Tráfico, el chófer cuenta con el permiso de conducir apropiado para el vehículo que conduce.

Además, se controlará la vigencia del seguro y las condiciones técnicas "óptimas" del vehículo, como haber pasado la ITV, ha informado Europa Press. Por otro lado, en función de lo estipulado por el Reglamento de la Ordenación del Transporte para el control y vigilancia de los vehículos dedicados al transporte de mercancías, los agentes comprobarán la autorización para el ejercicio de la actividad del transporte, tiempos de conducción y descanso marcados en el taquígrafo.

Asimismo, controlarán la capacitación profesional del conductor y el cumplimiento de las condiciones de transporte de la mercancía en relación a los productos perecederos o congelados, entre otros. Durante 2015, la Policía Municipal de Bilbao controló en cinco campañas 601 vehículos.



Nexotrans.com

..... Plataforma Online del Transporte de Mercancías por Carretera



Astic lanza el planificador profesional online de rutas por Europa

[Astic](#), la Asociación Internacional de Transporte por Carretera, en su compromiso por las nuevas tecnologías, anuncia el nuevo planificador profesional de rutas por Europa, operado por su empresa de servicios Setir. **SetirPlanner**, el nuevo sistema online, permitirá a las empresas del sector optimizar las rutas, calcular el coste del transporte, así como conocer las emisiones de CO2.

La nueva aplicación online ayuda a que las compañías puedan reducir costes y tiempo en las rutas

compañías puedan reducir costes y tiempo en las rutas. Por un lado, se logra un ahorro de tiempo considerable ya que ayuda a planificar la secuencia óptima de escalas, además de calcular la ruta más adecuada para cada modelo de camión. Por otro lado, el ahorro de costes también es tenido en cuenta, ya que el nuevo sistema evalúa previamente costes como los diferentes peajes, los cargos adicionales a la carga, así como los costes específicos, como por ejemplo, los costes basados en la distancia o el número de escalas.

Paso adelante

En palabras de Valdivia, “el nuevo sistema supone un paso adicional en la aplicación de las IT a la operativa del transporte por carretera, estamos cada vez más lejos de esa tópica imagen de sector anquilosado en el pasado”. Además, añade “**se trata de un sistema pionero en España que ha nacido bajo la recomendación de la IRU**, patronal de referencia a nivel mundial, de la que Astic es miembro activo desde hace décadas”.

Ramón Valdivia, director general de Astic, explica que “este nuevo sistema **aspira a resolver el dilema de los cálculos fiables para pymes de transporte internacional**”, así como “realizar un salto cualitativo y cuantitativo, sobre todo para las grandes compañías del sector, que trabajaban hasta ahora con sistemas caros y demasiado complejos”.

Astic se orienta a facilitar y fomentar la competitividad y sostenibilidad de las empresas de transporte. La nueva aplicación online ayuda a que las



REVISTA INDEPENDIENTE PARA EL SECTOR DE LA LOGÍSTICA Y EL TRANSPORTE



Estás aquí: Portada / TERRESTRE / **ASTIC** lanza el planificador profesional online de rutas por Europa

ASTIC lanza el planificador profesional online de rutas por Europa

13/10/2016



ASTIC, la Asociación Internacional de Transporte por Carretera, en su compromiso por las nuevas tecnologías, anuncia la puesta en marcha del nuevo planificador profesional de rutas por Europa operado por su empresa de servicios

SETIR. SETIRplanner, el nuevo sistema online, permitirá a las empresas del sector optimizar las rutas, calcular el coste del transporte, así como conocer las emisiones de CO2.

Ramón Valdivia, director general de **ASTIC**, explica que "este nuevo sistema aspira a resolver el dilema de los cálculos fiables para PYMES de transporte internacional", así como "realizar un salto cualitativo y cuantitativo, sobre todo para las grandes compañías del sector, que trabajaban hasta ahora con sistemas caros y demasiado complejos".

La nueva aplicación online ayuda a que las compañías puedan reducir costes y tiempo en las rutas. Por un lado, se logra un ahorro de tiempo considerable ya que ayuda a planificar la secuencia óptima de escalas, además de calcular la ruta más adecuada para cada modelo de camión.

Asimismo, el ahorro de costes también es tenido en cuenta, ya que el nuevo sistema evalúa previamente costes como los diferentes peajes, los cargos

SUSCRÍBETE AL BOLETÍN

Recibe todas las noticias del sector logístico a través de nuestro newsletter.

Tu nombre

Tu email

¡SUSCRÍBETE!

REPORTAJES

La logística nocturna eliminaría el 92% del tráfico de vehículos de reparto en hora punta

En el Foro AECOC del Transporte Urbano de Mercancías, la entidad presentó un estudio pionero en el sector del transporte urbano de mercancías. Uno de cada cuatro puntos de venta en España utiliza la logística nocturna. El incremento de la MMA supone una mayor eficiencia en las descargas de mercancía. La logística nocturna reduce en más de un 30% los gases contaminantes por punto de venta.

Reproducción realizada para 'ASTIC'



adicionales a la carga, así como los costes específicos, como por ejemplo, los costes basados en la distancia o el número de escalas.

ASTIC, que se orienta a facilitar y fomentar la competitividad y sostenibilidad de las empresas de transporte, ha desarrollado este sistema que es pionero en España ya que ha nacido bajo la recomendación de la IRU, patronal de referencia a nivel mundial, de la que **ASTIC** es miembro activo desde hace décadas.

Archivada en: TERRESTRE

[Ir a la lista de reportajes](#)

OPINIÓN



¿Qué estresa más a los camioneros cuando están en ruta?

Los tiempos de espera y la conducción imprudente de los turismos son las principales fuentes de estrés para los camioneros.

[Más artículos de opinión](#)

ENTREVISTA



“La nueva terminal de carga de Iberia en el Aeropuerto de Madrid-Barajas será el mayor punto de tránsito de mercancías entre América y

Reproducción realizada para 'ASTIC'



Transportes Penades e Hijos adquiere ocho Volvo FH 500T

Transportes Penades e Hijos, empresa especializada en el transporte frigorífico de alimentos, está en proceso de expansión, por lo que ha adquirido ocho Volvo FH13T 500 CV.

Con esta adquisición, son ya cerca de 150 camiones, entre propios y colaboradores, los que componen la flota.

La empresa cuenta actualmente con unas instalaciones en Almansa de 60.000 m². Allí sus clientes pueden realizar todos los servicios necesarios referentes al mundo del transporte nacional e internacional. Cuentan con un taller público para flota propia y colaboradores, una gasolinera pública a bajo coste con cafetería, amplio parking de camiones vigilado 24 horas con aseo y duchas, posibilidad de conectar su frigorífico a la red eléctrica para

no contaminar y un almacén para mercancías generales y con temperatura.

Características

Estos ocho vehículos van equipados con cabinas Globetrotter, I Park Cool, que mejoran el confort y el descanso, haciendo más agradable el trabajo de los conductores, beneficiando la visibilidad, algo de vital importancia en las rutas internacionales. Los ocho vehículos van equipados con cabinas Globetrotter, I Park Cool, que mejoran el confort y el descanso. Además, están equipadas con Telematics Gateway, un sistema basado en GSM hace que el taller pueda comprobar el estado del vehículo y leer los códigos de diagnóstico de forma remota, consiguiendo así optimización.

Claves de Sixt para conducir una furgoneta

Sixt rent a car cuenta con una amplia flota de vehículos de todo tipo, desde pequeños urbanos hasta potentes deportivos, amplias berlinas de representación, todoterrenos y también furgonetas y furgones. Estos últimos han evolucionado mucho en los últimos años y su conducción es cada vez más parecida a la de un turismo, pero tienen sus peculiaridades dadas sus mayores dimensiones y peso.

Para los que nunca hayan conducido una furgoneta o furgón y se vean en la situación de hacerlo por primera vez, Sixt recomienda tener en cuenta una serie de consejos.

Permiso de conducción apropiado. El carné de coche B autoriza a conducir furgones y furgonetas con un peso máximo autorizado hasta 3.500 kilos. A partir de ese peso necesitamos el carné C1 (de 3.500 a 7.500 kilos de peso máximo autorizado).

Límites de velocidad, los furgones y furgonetas cuentan con limitaciones de velocidad inferiores a las de los turismos. Para ambos casos en vías urbanas la velocidad máxima es de 50 km/h, pero al salir a carretera encontramos diferencias. Las furgonetas ligeras o derivados de turismos deben circular a un máximo de 80 km/h de velocidad en vías no urbanas sin arcén o con un arcén menor de 1,5 metros de ancho, mientras que las furgonetas o fur-



gones deben hacerlo a un máximo de 70 km/h. En vías con un arcén de al menos 1,5 metros de anchura esta velocidad se eleva a 90 y 80 km/h respectivamente. En autopistas y autopistas las furgonetas y furgones tienen una limitación de 90 km/h y las furgonetas ligeras y derivados turismos de 100 km/h.

Distancia de seguridad, se trata de vehículos más pesados y que generalmente circulan con carga, lo que reduce su capacidad de frenado.

Adelantamientos, debemos ampliar la distancia libre además de conocer bien el comportamiento del motor y su capacidad de aceleración.

Dimensiones. Son vehículos más voluminosos, algo a tener en cuenta en todo momento, no sólo en las maniobras.

Visibilidad. Tanto si es de pasajeros como de carga la visibilidad es inferior a la de un turismo, pero en el segundo de los casos se reduce drásticamente al carecer de

retrovisor interior. Es muy importante prestar atención constante a los retrovisores exteriores para no provocar posibles situaciones de peligro con el resto de ocupantes de la vía.

Peso, debemos ser conscientes del peso máximo autorizado del vehículo para no sobrepasarlo. Además, nuestra conducción debe adaptarse, lo que implica realizar todos los movimientos con mayor antelación para lograr una mayor fluidez y suavidad, evitando las fuertes aceleraciones o frenadas y movimientos bruscos del volante. Distribución y sujeción de la carga. Los objetos más pesados deben situarse en la parte más baja del espacio de carga y entre los dos ejes para influir menos en el comportamiento dinámico del vehículo. Además la sujeción debe ser firme para que no se muevan durante la marcha provocando inestabilidad en el vehículo o que se proyecten por un accidente.

calidad del aire. Se convertiría de este modo en la opción más viable para transformar la flota actual que opera en las ciudades en Dual Diésel-GNC, una alternativa más ecológica.

Reducción de tiempos

El negocio internacional de Seur sigue en aumento y lo hace muy por encima de la media nacional. Las exportaciones de Seur crecieron hasta agosto un 11% respecto al mismo periodo del año anterior, representando los envíos de

so de los envíos transfronterizos es reducir los tiempos de tránsito y para lograrlo, Seur está reforzando su infraestructura y red terrestre tanto en España como en Europa, explica la compañía. Por un lado, el hub internacional de Oyarzun (Guipúzcoa), con conexiones directas a los hubs europeos de Francia y Alemania, está permitiendo ya a los clientes del noroeste de España ganar un día de tránsito.

Así, las exportaciones que se realizan con Seur desde Galicia, Asturias, Cantabria, Castilla y

del PIB del 0,7% en el tercer trimestre. Esto supone una ligera desaceleración del crecimiento que se venía apreciando, en la primera parte del año. Esta ralentización se produce pese al récord histórico del sector turístico en España, que solo en la primera mitad del año dejó más de 22.000 millones de euros en nuestro país, un 6,8% más que el año anterior. A pesar de que el incremento es algo menor, de continuar a este ritmo, el Indicador de Seur prevé un cierre muy positivo para 2016.

Gefco logra mantener su tendencia alcista durante los primeros seis meses del año 2016

El grupo Gefco, actor mundial en logística industrial y líder europeo en logística automotriz, generó un volumen de negocios de 2.200 millones de euros en el primer semestre de 2016, lo cual representa un incremento del 3,5% respecto al mismo periodo en 2015. Según Luc Nadal, presidente del Directorio del Grupo Gefco: "Estos resultados positivos de la primera mitad de 2016 reflejan la habilidad de Gefco para aumentar su competitividad ofreciendo al mismo tiempo las mejores soluciones logísticas a sus clientes, incluso en un periodo económicamente inestable".

En el primer semestre de 2016, el grupo Gefco obtuvo un volumen de negocios de 2.200 millones de euros, lo cual representa un incremento del 3,5% comparado al mismo periodo en 2015. El incremento fue impulsado principalmente por la actividad de transporte de mercancías a raíz de la adquisición de IJS Global a fi-



nales de 2015, por la recuperación del mercado automotriz europeo y por el crecimiento de grandes clientes industriales. El crecimiento se originó principalmente en Europa Occidental, los países del Magreb y Europa Oriental.

En 2016, Gefco finalizó la adquisición de la empresa holandesa de transporte de mercancías IJS Global. Presente en 16 países, la empresa ha reforzado la presencia y oferta de Gefco en las principales áreas geográficas para el transpor-

te de mercancías, p.ej. China y el Sudeste Asiático, Australia, Nueva Zelanda y los Estados Unidos.

Esta expansión geográfica ha extendido el número de filiales a 44, por lo que ahora Gefco puede ofrecer un verdadero servicio a nivel global para fabricantes de los cinco continentes. La adquisición de ha permitido a Gefco diversificar aún más su cartera de clientes, ya que la empresa se especializa en el transporte de productos farmacéuticos, alta tecnología o productos aeroespaciales.

de Barcelona, donde recibe todos los envíos de su ruta, realizando por la tarde las recogidas. El vehículo ecológico realiza entregas en los códigos postales 28014, 28004, 28001 y 28005 de Madrid.

La bicipack de DHL se integra perfectamente en el carril bici y durante una ruta, puede ser cargada con una media de 40 Kg y 40-50 envíos nacionales e internacionales, tanto para empresas, como para particulares. En una jornada puede recorrer aproximadamente 45 kilómetros y sus principales ventajas son: la agilidad en las entregas cuando se producen restricciones de tráfico, su contribución a la disminución de la polución y contaminación acústica, el ahorro en costes de combustible y la facilidad para llegar a las zonas de difícil acceso o con restricciones.

Según Miguel Borrás, director general de DHL Express: "Nuestro compromiso con la sostenibilidad es total. Este tipo de iniciativas contribuyen a este objetivo, además de agilizar el proceso de entregas en zonas de difícil acceso del centro de las ciudades".

Este proyecto se enmarca dentro del programa 'GoGreen' de protección del Medio Ambiente de Deutsche Post DHL Group, que tiene como objetivo minimizar el impacto de la actividad de la compañía, reduciendo en un 30% las emisiones para 2020, tomando como referencia las cifras de 2007.

'App' para transporte terrestre

DHL Freight ha lanzado una nueva aplicación móvil, con el fin de crear

completa atención.

Por otro lado, a través de la nueva aplicación, es posible realizar seguimiento de envíos, localizar las diversas oficinas de la compañía y calcular los tiempos de tránsito, así como una explicación concreta de la gama de servicios que DHL Freight ofrece a sus clientes. En fases posteriores, está previsto desarrollar la aplicación, introduciendo cotización de precios, alertas proactivas y diversos idiomas.

Esta iniciativa partió de un estudio realizado por la compañía con clientes, en el que una de sus conclusiones fue que más del 30% de los clientes les gustaría interactuar con DHL Freight utilizando, tanto su ordenador, como sus dispositivos móviles, incluyendo funcionalidades que no sean únicamente el seguimiento de envíos.

Imex en Castilla La Mancha

DHL ha participado en la feria Impulso Exterior de Ciudad Real (Imex). Como actividad principal en este evento, tuvo lugar la conferencia: 'E-commerce: soluciones de transporte y distribución para las páginas web de Castilla La Mancha', que fue impartida por Nicolás Mouze, director de Marketing y Ventas de DHL Express Iberia.

En esta conferencia se abordarán las soluciones logísticas y de transporte para España y por países de destino, haciendo especial hincapié en destinos clave para la venta online como Estados Unidos, México, Colombia, Chile, Japón, Corea del Sur, China y Europa Comunitaria.

FERROCARRIL

El puerto seco de Mérida pone fin a su andadura ante la escasez de tráfico

La sociedad público-privada que reactivó la terminal extremeña hace dos años entra en fase de liquidación tras sumar pérdidas

► El puerto seco de Mérida ha puesto fin a la andadura iniciada hace dos años al no conseguir atraer unos tráfico mínimos que garanticen su viabilidad económica. Desarrollo Logístico Extremeño, la sociedad público-privada que reactivó la terminal tras tres años inactiva, ha entrado en fase de liquidación tras acumular pérdidas.

CARLOS SÁNCHEZ. Mérida

El centro logístico San Lázaro, nombre comercial con el que ha venido operando la sociedad público-privada Desarrollo Logístico Extremeño en la terminal del Adif de Mérida durante los dos últimos años, ha puesto fin a su andadura.

La actividad de la instalación, que se retomó en febrero de 2014, tras permanecer tres años inactiva, quedó suspendida en noviembre de 2015 ante la escasez de tráfico que se registraban y los intentos para reflotarla a lo largo del presente año no han cuajado. Entre esos intentos, los promotores del proyecto trataron de atraer a algún socio industrial, que aportase cargas a la terminal, aunque sin éxito.



IMAGEN de archivo de la inauguración del centro logístico San Lázaro de Mérida en 2014.

Ante esta situación, los accionistas de Desarrollo Logístico Extremeño han dado inicio a la fase de liquidación de la compañía que ha venido acumulando pérdidas en sus apenas dos años de actividad. En este sentido, la sociedad registró unos ingresos de explotación de 127.044 euros el pasado año y un resultado negativo de 333.112 euros, según datos oficiales del Registro Mercantil. Por su parte, en el primer año de actividad, en 2014, los ingresos se situa-

ron en 68.347 euros y el resultado negativo se elevó a 42.142 euros.

La sociedad, con un capital social de 400.000 euros, está participada por la Sociedad de Fomento Industrial de Extremadura (20 por ciento), la compañía de logística ferroviaria Railsider Mediterráneo (20 por ciento), Autoridad Portuaria de Huelva (15 por ciento), la transitaria portuguesa ALB (10 por ciento), el grupo industrial pacense Mercoguardiana (10 por ciento), Terminal

Terminal de Mérida

La terminal del Adif de Mérida cuenta con una superficie de 19.500 metros cuadrados de playa para el estocaje de contenedores. En total, dispone de 11 vías sin electrificar, la mayor de las cuales cuenta con 440 metros de longitud.

El Adif se encargó de la gestión de la terminal hasta marzo del año 2012, cuando la dejó inactiva. La terminal ferroviaria contaba con una grúa pórtico que fue desmantelada y dos grúas móviles que fueron trasladadas.

Desarrollo Logístico Extremeño se hizo cargo de la gestión de las instalaciones en febrero de 2014.

Marítima de Huelva (10 por ciento), Caja Rural de Extremadura (7,5 por ciento), Unión Extremeña de Cooperativas Agrarias (3 por ciento), y el clúster del Envase y Logística de Extremadura y el ayuntamiento de Mérida (un 2,5 por ciento cada uno). El centro logístico San Lázaro ha registrado en su corta trayectoria unos datos de tráfico modestos, situándose en menos de la mitad del volumen previsto para su viabilidad, marcado en un mínimo de cinco trenes semanales y 700 contenedores en conjunto. Los tráfico se concentraron en la relación entre el puerto seco de Mérida y el puerto de Lisboa, siendo operados por Renfe y la portuguesa CP Carga. El producto estrella de estos tráfico era el tomate concentrado y deshidratado que partía desde el puerto de Lisboa rumbo al norte de Europa. En menor cantidad se movía vidrio y no se consiguió incorporar otros productos con gran potencial exportador en la región como el vino y el aceite.

CARRETERA

El Grupo Sesé se hace con el control de la paquetera aragonesa Velox Logística

CARLOS SÁNCHEZ. Zaragoza

El grupo Sesé, a través de la sociedad Grupo Logístico Sesé, se ha hecho con el control de la paquetera Velox Logística, con sede central en Zaragoza.

El grupo Sesé ha pasado a convertirse en socio único de Velox Logística, una compañía que hasta ahora estaba participada mayoritariamente por el empresario Juan Andrés Ciércoles Bielsa y de forma minoritaria por la sociedad Aragonesa de Productos Alimenticios Naturales. Velox Logística fue constituida en el año 2001 y está especializada en el transporte urgente de paquetería y valija bancaria y comercial. Aunque opera en todo el mercado nacional, tiene especial implantación en los mercados de las comunidades de Aragón y La Rioja.

Además de sus instalaciones centrales de la Ciudad del Transporte de Zaragoza, la paquetera dispone de dos naves más en Zaragoza, una de ellas destinada a logística integral y almacenamiento, así como tres plataformas reguladoras en Huesca, Teruel y Logroño, según se indica en la página web de la compañía paquetera.

Velox Logística registró una cifra de ingresos de 3,52 millones de euros el pasado año, según datos oficiales del Registro Mercantil, lo que supuso un descenso del 5,12 por ciento respecto al ejercicio anterior. La compañía cuenta con un activo de 1,42 millones de euros y daba empleo a finales del pasado año a 24 personas.

Con esta compra, el grupo Sesé sigue adelante en su política de crecimiento tanto orgánico como por la vía de las adquisiciones. De hecho, como adelantó este periódico, la compañía cerró hace unos meses la compra del operador logístico PKW Logistik Iberia, con sede central en Abrera (Barcelona), que está especializado en el sector de la automoción.

FERROCARRIL

Municipios y empresas se movilizan en apoyo del corredor europeo Valencia-Zaragoza-Pau

CARLOS SÁNCHEZ. Zaragoza

Más de una veintena de municipios y medio centenar de empresas españolas y francesas han suscrito un manifiesto en el que instan a la Comisión Europea y a los Gobiernos de Francia y España a que impulsen el corredor ferroviario europeo Valencia-Zaragoza-Pau, en el marco de la jornada 'El tren que nos une. Las ciudades por el ferrocarril' que tuvo lugar recientemente en Zaragoza.

El encuentro contó con la presencia de los alcaldes y representantes locales de Zaragoza, Valencia, Huesca, Teruel, Pau, Aquitania, la consejería de Vertebración del Territorio, representantes de las plataformas de impulso al corredor en Francia (Créloc) y España (Crefco), el Grupo Europeo de Impulso Eco-

nómico para los Estudios preliminares del nuevo eje ferroviario transpirenaico de gran capacidad (GEIE Nafgct), el Consejo Aragonés de Cámaras de Comercio, Industria y Servicios y la consejería de Transporte, Energía y Medio ambiente de la embajada de Francia en España, amén de otra veintena de municipios de menor tamaño.

El objetivo del manifiesto, denominado 'La Carta de las Ciudades por el Ferrocarril', es que se culminen los proyectos técnicos, con las inversiones necesarias, para que la puesta en marcha de este corredor ferroviario se lleve a cabo en el menor plazo de tiempo posible.

El citado manifiesto se ha firmado escasas fechas después de que el presidente del Gobierno de Aragón, Javier Lambán, y su homólogo de la región francesa de Nouvelle-Aquitaine, Alain Rousset, remitieran una carta conjunta al ministro de Fomento en funciones, Rafael Catalá, en la que se reclama una programación de las inversiones previstas por el Gobierno español para la reapertura de la línea ferroviaria Pau-Canfranc-Zaragoza.

tecnología & negocios

Cepsa y Flota Suardiaz se alían para un proyecto de gabarra para suministrar GNL

La embarcación para el *bunkering*, que forma parte del programa europeo 'Core LNGas Hive', estará operativa durante 2018 y Barcelona será su puerto base

► Cepsa ha anunciado que suministrará gas natural licuado (GNL) a buques a través de una gabarra, un proyecto que forma parte del programa europeo 'Core LNGas Hive' y en el que también participa Flota Suardiaz. De cumplirse las previsiones, la embarcación, que tendrá la base en el puerto de Barcelona, estará operativa durante 2018.

TRANSPORTE XXI. Barcelona

Cepsa suministrará gas natural licuado (GNL) a buques a través de una gabarra multiproducto, que será la primera de este tipo en Europa, según la compañía energética. La gabarra cubrirá todo el espectro de combustibles marinos, desde los tradicionales (fuelóleos y gasóleos) hasta los más novedosos (GNL). En su diseño y construcción, participa Cepsa de la mano de su socio estratégico, Flota Suardiaz. La gabarra operará en el puerto de Barcelona, una de las dársenas españolas que están promoviendo la utilización del GNL como combustible alternativo al petróleo. El objetivo es que esté operativa en 2018.

La iniciativa se inscribe dentro del programa 'Core LNGas Hive', seleccionado por la Comisión Europea, cuyo objetivo es desarrollar una cadena logística de GNL que permita impulsar la utilización del gas como un combustible para el transporte, especialmente el marítimo. Liderado por Puertos del Estado y coordinado por Enagás, la iniciativa europea cuenta con 42 socios de España y Portugal.



CEPSA suministra combustibles tradicionales en puertos.

El Ejecutivo Comunitario espera que el 'Core LNGas Hive' contribuya a la descarbonización de los corredores europeos del Mediterráneo y del Atlántico, a la disminución de emisiones y al fomento de energías limpias en el transporte, entre otros objetivos.

Con la futura gabarra para suministrar tanto combustible tradicional como GNL a los buques que pasen por Barcelona, "nos adelantamos al cambio de la normativa

La gabarra también suministrará el combustible más tradicional

europea", señala Alberto Martínez-Lacaci, director de Bunker de Cepsa. "Estamos convencidos de que se abrirá un nuevo capítulo en el mercado del *bunkering* europeo, cuyo futuro pasa por la utilización de combustibles de menor impacto medioambiental como es el gas natural licuado", añade el directivo. España cuenta con la infraestructura gasista y portuaria idónea para posicionarse en el futuro negocio del gas natural licuado (GNL) como combustible alternativo al fuel para los buques, según diversos expertos. Más de medio centenar de buques navegan actualmente propulsados por gas natural licuado en el mundo, una cifra que crecerá en los próximos años.

Otras iniciativas

Enagás proyecta construir en su concesión del puerto de Barcelona un *small-scale*, es decir, una instalación para buques tipo *feeder* destinados a transportar gas natural licuado para distribuirlo a otros puertos que no tienen plantas regasificadoras. Además, la terminal también servirá para el suministro de GNL a gabarras para que, a su vez, hagan operaciones de *bunkering*.

La compañía gasista, que lidera el proyecto europeo 'Core LNGas Hive', también proyecta adaptar sus instalaciones para el *bunkering* de gas natural en el puerto de Huelva. Otras dársenas españolas están desarrollando iniciativas en materia de GNL.

CARRETERA

Simões combina energía solar y cinética en camiones frigoríficos

Luís Simões ha implantado una tecnología que combina energía solar y cinética en camiones frigoríficos. Se trata del sistema WeTruck, que combina la energía solar con la energía recuperada durante el frenado y la desaceleración de los camiones para abastecer el sistema de refrigeración de las mercancías. Esta innovación responde a la apuesta de la compañía por el I+D+i, destaca un comunicado del operador. Y es que esta tecnología, desarrollada en colaboración con AddVolt, reduce hasta el 87 por ciento las emisiones de CO2 durante el transporte de los productos refrigerados.

MARÍTIMO

TMECL extiende su servicio entre el Mediterráneo español y Argelia

Trans Med Express Container Line (TMECL) ha anunciado la mejora de su servicio entre el Mediterráneo español y Argelia, que pasa de un tránsito de 10 días a un servicio semanal, incorporando dos nuevos puertos, Alicante y Ghazaouet. Trans Med Express Container Line venía ofreciendo una línea con escalas en los puertos de Barcelona, Castellón y Argel. Con la ampliación del servicio, los puertos de Castellón y Barcelona podrán servir el oeste de Argelia a través de Ghazaouet y desde Alicante se atenderá al mercado de la capital argelina, destaca el armador.

MARÍTIMO

Boluda y OPDR se asocian para mejorar tránsitos en Canarias

La española Boluda Lines y la alemana OPDR, que forma parte del Grupo CMA CGM, han acordado una alianza estratégica en Lanzarote, Fuerteventura y La Palma. Y ello permite ofrecer tiempos de tránsito más rápidos entre estas tres islas canarias y el norte de Europa, mediante las conexiones de Boluda entre islas. En concreto, con Tilbury, (Inglaterra), Róterdam (Países Bajos) y Hamburgo (Alemania). Dos salidas semanales enlazan los puertos del norte de Europa con Lanzarote. La conexión es semanal con La Palma, al igual que con Fuerteventura.



Ampliar 

Empleados de Transportes Perea posan con las nuevas tractoras adquiridas.

Transportes Perea otorga a MAN la mayor renovación de flota de su historia, con 75 tractoras

La compañía levantina Transportes Perea, cuya sede se encuentra en la localidad alicantina de San Bartolomé, cerca de Orihuela, ha formalizado el pedido más grande de su más de medio siglo de historia. Un total de **75 tractoras MAN TGX 18.440 BLS 4x2 EfficientLine 2**, una parte de las cuales ya está operando. Completando la entrega durante el pasado mes de septiembre. Las unidades llevan aparejado un contrato de mantenimiento y el apoyo de [MAN Financial Services](#), práctica habitual en las operaciones de Perea, pues consideran que “es la mejor manera de hacer las cosas y controlar los costes”.

Las unidades llevan aparejado un contrato de mantenimiento y el apoyo de [MAN Financial Services](#)

“Se ha producido la circunstancia de que unas unidades adquiridas a 24 meses y otras a 36 han coincidido su vencimiento en el tiempo, por lo que hemos renovado todas a la vez. En total, 75, que son el pedido más grande que hemos solicitado nunca”, explica su **Juan José Perea**, director comercial de la compañía.

Confianza mutua

La confianza mutua entre Perea y MAN se debe, sobre todo, “a la fiabilidad que tienen estos vehículos. Nuestros clientes no se pueden permitir un problema que derive en un retraso, y nosotros tampoco. Y las tractoras MAN no tienen paradas imprevistas”. El director comercial apunta, además, que “nos ofrecen el mejor equilibrio entre la comodidad para el conductor (todas tienen cabina XLX), la reducida tara y los excelentes niveles de consumo”, concluye Juan José Perea. **La flota de Transportes Perea, que supera las 150 unidades, está compuesta en más de la mitad de sus unidades por tractoras MAN.**

La familia Carrión segrega sus negocios de transporte y de concesionario de vehículos industriales

La empresa de transporte J. Carrión y Veinsur serán gestionadas de forma independiente tras la integración de ésta última en Natron Wheel, también propiedad de la familia Carrión.

Jueves, 13/10/2016 por CdS



Transportes J. Carrión separa concesionario y empresa de transporte.

El Grupo de empresas Carrión, con sede en Huércal de Almería fundada en 1980 por Juan Carrión Simarro, padre de los actuales gestores Juan y Miguel Carrión, ha decidido segregar la de transporte por carretera Transportes J. Carrión y Veinsur, y la sociedad que gestiona los concesionarios y las actividades anexas del grupo, en una escisión de sociedades.

Aunque ambas firmas **venían operando ya como dos sociedades independientes**, la operación se realiza a través de Natron Wheel, compañía en manos de la familia Carrión, mediante una absorción por escisión tanto del concesionario Veinsur como de la división Promindal, dedicada al mantenimiento industrial, según recoge *La Voz de Almería*.

Según el diario local, **Miguel Carrión seguirá al frente de la empresa de transporte por carretera**, con bases en el municipio almeriense de Huércal y en Monternés del Vallés, Barcelona, y una **plantilla de más de 1.000 personas**.

Por su parte, Juan Carrión **gestionará el concesionario de Volvo Trucks en Andalucía y Cataluña**, que comercializa actualmente la mitad de las unidades matriculadas por el fabricante en España y llegó a ser el principal concesionario de la firma sueca en Europa, **además de las estaciones de servicio**, a través de la empresa Almetir, y **corredurías de seguros**, con Transintergesur.

Veinsur completa su gama de productos con la venta y servicio a semirremolques, habiendo ampliado recientemente su cartera de productos, al convertirse en **concesionario oficial de Kögel para Andalucía**.